

Beckholmens omvandling

En fallstudie av allmänhetens tillträde till en ö med
kulturhistorisk industri

Ru Winroth



Titel: Beckholmens omvandling - en fallstudie av allmänhetens tillträde till en ö med kulturhistorisk industri
Engelsk titel: The Changes of Beckholmen – a Case Study of the Public Access to an Island with a Cultural Heritage Industry

© Ru Winroth

Handledare: Ylva Dahlman, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Lena Steffner, SLU, institutionen för stad och land

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå G2E

Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur

Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna

Nyckelord: allmänhetens tillgänglighet, industri, kulturhistoria, omvandling, varv

Omslagsbild: Fotograf Ru Winroth. Bilden är tagen den 22 April 2015

Publiceringsår: 2015

Publiceringsort: Uppsala

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

Sammandrag

Det är idag ovanligt att kulturhistoriska industrimiljöer används till det de ursprungligen byggdes för. Beckholmen i Stockholms inlopp är kulturarvskyddad ö med levande kulturhistorisk och kommersiell varvsverksamhet. Som landskapsarkitekt har man ofta rollen att företräda allmänhetens intressen. Därför utvärderade jag genom en fallstudie hur allmänheten beaktats i de nyligen avbrutna planerna för Beckholmen, som innebar att skapa förutsättningar för varvsindustri, bevara den kulturhistoriska verksamheten och göra det mer tillgängligt för allmänheten. För att förstå och beskriva varför planerna blev som de blev granskade jag planeringsdokument, intervjuade företrädare för varvsverksamheterna, för kulturmiljö- och fartygsbevarande och planhandläggaren på stadsbyggnadskontoret och jag gjorde även en platsanalys. Resultat jag kom fram till var att i planerna motiveras allmänhetens tillgänglighet till Beckholmen av den aktiva varvsverksamheten, som bevarat byggnadsminnet med historisk kontinuitet. Sweco har som beställarens huvudkonsult tagit fram ett illustrationsförslag som ökar allmänhetens tillgänglighet till Beckholmen och det är främst den kulturhistoriska verksamheten som motiverar allmänhetens tillträde. I diskussionen lyfte jag fram att det finns positiva aspekter för både industriverksamheter och allmänhet av att integrera med varandra och att synen på industrier har förändrats mycket de senaste hundra åren och förmodligen kommer fortsätta utvecklas. Landskapsarkitekter kan spela en roll i att hitta nya sätt att utforma industrimiljöer på, med ursprunglig eller ny funktion.

Abstract

It is rare today that industrial environments with a cultural heritage are used in the same way to what they were built for. Beckholmen is an island with a cultural heritage consisting of a docking-facility where both commercial and non-profit wielders are active in building and repairing ships. The island is strategically placed at the inlet of the Baltic sea in Stockholm's inner city. Landscape architects often get to represent the interests of the public. Therefore I conducted a case study in which I evaluated in what ways the public interests has been taken into account in the recently developed plans. The purpose of the plan was to create opportunities for both the cultural and commercial docking-industry and to make it more accessible to the public. The case study consisted of a place-analysis, a document review and interviews with two people representing the docking-industry, an antiquarian specialized in ships and a city planner from the municipality. The result of the study shows that the plans mainly justified an increased public accessibility with the interest for the active docking-industry, which has preserved the island with a historical continuity. As the client's main consultant, Sweco developed an illustration proposal that increases the public's access to Beckholmen and it is mainly the cultural activities that justify public access. In the discussion I address the positive aspects for both industrial businesses and the public to integrate with each other and that the view of the industry as culture has much changed in the last century and will probably continue to develop. Landscape architects can play a role in designing industrial environments with original or new function.

Innehåll

| | |
|--|----|
| Introduktion | 5 |
| Bakgrund | 6 |
| Industri | 6 |
| Förorenad mark | 7 |
| Rekreation | 8 |
| Arbetets bidrag | 8 |
| Syfte & Frågeställning | 8 |
| Metod | 8 |
| Dokumentgranskning | 8 |
| Platsanalys | 9 |
| Intervjuer | 9 |
| Avgränsning | 10 |
| Begreppsprecisering | 10 |
| Resultat | 11 |
| Bakgrund om Beckholmen | 11 |
| Analys av Beckholmen idag | 12 |
| Swecos illustrationsförslag för Beckholmen | 13 |
| Beskrivning av förslaget | 14 |
| Profästet | 14 |
| Östra delen med Beckholmens dockförening | 14 |
| Promenadslingan på centrala ön | 14 |
| Udden mellan dockorna | 14 |
| Västra delen | 15 |
| Byggnaderna | 15 |
| Utvärdering av illustrationsförslaget | 15 |
| Allmänhetens intresse av Beckholmen | 15 |
| Vägen fram till förslaget | 17 |
| Varvsverksamheterna prioriteras i planerna | 18 |
| Säkerhetsaspekterna | 18 |
| Sammanfattning | 19 |
| Diskussion | 20 |
| Metoddiskussion | 22 |
| Avslutning | 22 |
| Referenser | 23 |

Introduktion

Jag har alltid varit fascinerad av annorlunda miljöer och platser. Under en bilsemester för några år sen upptäckte jag industriparken EKA miljörum som väckte mitt intresse för industrimiljöer och dess kulturhistoria. Det var i den dalsländska orten Bengtsfors där en nedlagd pappersmassefabrik hade omvandlats till en pedagogisk park för industrihistoria och marksanering (EKA Miljörum u.å.).

Den industriella utvecklingen i Sverige under 1800- och 1900-talet har haft stor inverkan på ekonomin, landskapet och vår kultur skriver Pettersson (2006, s. 6). Vidare skriver Pettersson att industrin berättar om grunden till vårt moderna samhälle och är en del av vårt kulturarv. Alzén (1996, s. 121) skriver att fram till slutet av 1960-talet sågs industri och kultur som varandras motsatser, men i början av 1970-talet växte intresset i Sverige för den industriella historien och dess betydelse för kulturarvet. Alzén skriver att med inspiration från England, där en industribevarande rörelse hade växt fram under 1900-talet, började man i Sverige att betrakta industrimiljöer från 1800- och 1900-tal som en del av vår kulturhistoria.

Idag är många av förra seklets industriområden nedlagda och lämnade. Det har blivit ett utbrett fenomen att omvandla dessa med rekreationsinriktning skriver Ellen Braae (2015, ss. 10-13). Många nedlagda industrier i Sverige har blivit industriminnen, alltså ett industriellt kulturarv som bevarats och ibland fått en ny användning. Till exempel Frövifors pappersbruk i Västmanland som blivit museum och Lars Magnus Ericssons telefonfabrik i Stockholm som idag är en konstskola (Pettersson 2006, ss. 12,76). Det finns också exempel på levande industriminnen, där dagens användning delvis är densamma som den ursprungliga. Ett exempel på det är örlogsvarvet i Karlskrona (Pettersson 2006, s.36) och varvsön Beckholmen i Stockholm.

Beckholmen är belägen intill Djurgården i Stockholms inlopp och är ett industriminne. Det är en plats där en kulturhistoriskt värdefull varvsmiljö finns bevarad. Där finns också en levande varvsindustri, samtidigt som ön är en del av rekreationsområdet Djurgården i Kungliga Nationalstadsparken (Stadsbyggnadskontoret 2013, s. 5). 1998 påbörjades en process med att ta fram en detaljplan för Beckholmen som möjliggör både kulturhistorisk och kommersiell varvsverksamhet (Stadsbyggnadskontoret 2013, s. 3).

Som landskapsarkitektstudent har jag fått uppfattningen att landskapsarkitekter arbetar med att utveckla olika sorters markanvändning och ofta har en roll som innebär att företräda allmänhetens intressen. Det är därför intressant med frågan om hur kulturhistoriska miljöer, industrier och allmänheten kan integreras. I den här uppsatsen har jag intresserat mig för hur allmänhetens intresse har beaktats i planerna för Beckholmens omvandling. Denna undersökande uppsats riktar sig till landskapsarkitekter, arkitekter, planerare och antikvarier.

Bakgrund

Vad som betraktas som kulturhistoria förändras i och med att vi och vår kultur förändras. Författaren Ellen Braae (2015, s. 70) beskriver hur flera västerländska länder i början av 1900-talet började se historiska landskap och miljöer, som var förändrade eller skapade av människan, som värdefulla att bevara. Braae (2015, s. 70) skriver att det första industriminne som tog plats på UNESCOs lista över världsarv var Völklings stålverk i Tyskland år 1994. Det var första gången ett industriminne fick hög kulturhistorisk status (Braae 2015, s. 70). Hon skriver att i samband med världsarvsklassificeringen krävdes det en återställande- och bevarandeplan för stålverket så att de värden som identifierats inte skulle försvinna. Hur en sådan plats ska bevaras är inte självklart. Det kan göras på olika sätt för att visa upp olika bilder av det förflutna och vår kultur (Braae 2015, s. 70). Enligt Braae så är Völklingen ett exempel på objektsbevarande. Fokus för bevarandet ligger i monumentet och själva strukturerna som utgör stålverket snarare än funktionen eller betydelsen idag.

Kriterierna för vad som betraktas som en del av vårt kulturarv har idag utvidgats till att omfatta även till exempel militära områden och post-moderna bostadsområden (Braae 2015 s. 75). Braae kallar det för ”det nya arvet”, och hon lyfter att dagens bevarande inte endast handlar om det monumentala utan om att bevara för att använda. Funktionen har den viktigaste rollen idag skriver Braae. Hon lyfter i sitt resonemang kring ”det nya arvet” Graham Faircloughs tankar kring kulturarv och bevarande. Fairclough menar att istället för att försöka hitta de mest värdefulla objekten att bevara intakt, borde vi se omvärlden som resurser som bör användas på bästa sätt för att skapa sociala och förhöjda värden, oavsett om detta innebär att bevara det ursprungliga eller ej (Braae 2015, s. 76).

I Sverige gäller kulturmiljölagstiftningen (1988:950) för fornminnen, byggnadsminnen, och andra kulturföremål. Byggnader, miljöer och andra byggda element som är kulturhistoriskt värdefulla kan klassas som byggnadsminnen och får då ett lagskydd (Karlsson 2014). Riksantikvarieämbetet skriver:

Syftet med byggnadsminnen är att bevara spår av historien som har stor betydelse för förståelsen av dagens och morgondagens samhälle och att garantera människors rätt till en viktig del av kulturarvet. (Karlsson 2014)

Enligt byggnadsminneslagen (1988:950) är det länsstyrelsen som bestämmer på vilket sätt ett byggnadsminne ska förvaltas för att behålla sin karaktär, men det finns inga bestämmelser för på vilket sätt det ska vara tillgängligt för människor att ta del av. Fredrik Blomqvist¹, intendent på Sjöhistoriska museet tar upp Lindarängens flyghangar som ett exempel på bevarandeproblematik. Den byggnadsminnesmärkta hangaren är enligt Blomqvist skyddad med stängsel och runt om står det containrar som skymmer eventuell sikt. Han menar att den är väldigt gömd och därför kan ses som både väl och illa bevarad.

Enligt Blomqvist blir industrimiljöer oftast inte klassade som skyddsvärda miljöer förrän själva industrin har lagt ner.

Industri

Övergivna industrimark har en speciell lockelse i det informella, det lämnade och vaga, som både skrämmer och lockar människor (Braae 2015, s. 86). Braae skriver att de därför spelar en motpartsroll till städernas ordnade offentliga rum,

¹ Fredrik Blomqvist intendent på Sjöhistoriska museet, intervju den 24 april 2015

där aktiviteter och beteenden är förvalda och kontrollerade och inte lämnar något åt fantasin. I stadsväven med olika sorters byggnader, vägar och kvarter skiljer sig en plats med industri ofta från andra element genom att den är fysiskt avstängd och otillgänglig mot omvärlden (Braae 2015, s. 89). Eftersom verksamheterna och materialen är skyddade bakom staket sker kontakten till omvärlden selektivt till dem som besöker platsen i arbetet (Braae 2015, s. 86). Hon menar vidare att när sådana platser öppnas upp bildas en ny slags tillgänglighet. Det som varit ingen mans land blir tillgängligt för alla. Braae (2015, s. 90) skriver att öppnade och nedlagda industrier kan bidra med ett nytt sätt att se på vår omgivning och att bry oss om den, men att detta inte sker när industrierna hålls i sina separata kluster.

I Emsheerparken i Tysklands Ruhr-område har ett otillgängligt industriområde förvandlats till en park där naturen har fått sprida ut sig i det gamla industriområdet (Braae 2015, s. 90). Hon skriver att Emsheerparken har förvandlat det som var samhällets baksida till en framsida.

European Sea Ports Organisation (ESPO) tog 2010 fram ett policydokument med konkreta råd för varför och hur europeiska hamnverksamheter ska integrera sociala aspekter (ESPO 2010). I dokumentet lyfts praktiska exempel fram på hur och varför den sociala aspekten bör få mer utrymme i hamnplanering. Till exempel ges rådet att *öppna upp hamnen och få människor att förstå vad hamnlivet handlar om* (ESPO 2010, s. 7). Bland annat anger organisationen att det allmänna stödet för hamnverksamheter har minskat. Detta påverkar verksamheterna negativt då de möter motstånd mot sin verksamhet och utveckling, och de har svårt att rekrytera ny personal (ESPO 2010, ss. 5,7).

Under den industriella revolutionen ökade världens hamnverksamheter enormt och krävde mer utrymme, samtidigt som stad och hamn avskildes mer och mer från varandra (ESPO 2010, s. 9). I post-modern tid har investerare och planerare börjat återupptäcka områdena mot vattnet för utveckling av bland annat bostäder, rekreation och turism (ESPO 2010, s. 9). ESPO skriver vidare att det i och med den utvecklingen idag är högre konkurrens om den vattennära marken vilket begränsar hamnarnas utbredning och tvingar dem att anpassa sig till omgivningen mer. Vad gäller relationen mellan stad och hamn idag ger ESPO rådet att *utveckla en funktionell uppblandning av stad och hamn* (ESPO 2010, s. 7).

Enligt Cheung & Tang (2015, s. 231) är det i moderna städer en vanlig strategi att utveckla vattennära områden med en blandning av rekreation och ekonomiska aktiviteter, men ofta är det politikerna som vill se de ekonomiska aktiviteterna utvecklas och allmänheten som är mer inriktad på sociala och andra positiva aspekter för samhället.

Förorenad mark

Enligt Naturvårdsverket (2015) kommer de flesta giftiga utsläppen i naturen från tidigare industrier. De anger vidare att det finns ungefär 1200 starkt förorenade områden i Sverige som behöver åtgärdas. Sverige har 16 nationella miljökvalitetsmål och ett av dessa heter "Giftfri miljö". Det miljökvalitetsmålet tar upp problematiken med att farliga ämnen i vår närmiljö kan skada människor, djur och miljö (Naturvårdsverket 2015). Miljömålet anger att de områden som är förorenade ska åtgärdas till en nivå som gör dem ofarliga för människor att vistas i. Vid riskbedömning av ett förorenat område anger Naturvårdsverket (2015) vikten av att tänka långsiktigt. För att bäst anpassa åtgärdernas omfattning menar de att man behöver veta vilken användning marken planeras få i framtiden.

Rekreation

Rekreation och friluftsliv är viktiga för hur vi mår därför att de bidrar med möjligheter till återhämtning, fysisk aktivitet och upplevelser enligt Boverket (2014). Ett av Sveriges miljö kvalitetsmål tar särskilt upp dessa frågor i havs- och kustområden (Naturvårdsverket 2015). De skriver vidare att miljömålet ”Hav i balans samt levande kust och skärgård” visar målsättningen att hållbart förvalta hav, kust och skärgårdsmiljöer. En utmaning med att uppfylla målet är att reglera människans påverkan i dessa områden så att kulturarvet och rekreationsmöjligheterna bevaras (Naturvårdsverket 2015).

Arbetets bidrag

Det har skrivits om hur man bevarar och omvandlar nedlagda industrier. Det här arbetet kompletterar befintlig kunskap med ett exempel på hur en aktiv industri kan integreras i ett värdefullt kulturhistoriskt och rekreationsrikt område.

Syfte & Frågeställning

Syftet med det här arbetet var att genom en fallstudie, utvärdera hur allmänhetens intressen beaktades i planerna för att omvandla Beckholmen. Planernas mål var att skapa förutsättningar för varvsindustri, bevara den kulturhistoriska verksamheten och göra det mer tillgängligt för allmänheten.

Frågan jag ställde mig var: Vilka faktorer har påverkat den planerade lösningen för allmänhetens tillgänglighet på Beckholmen?

Metod

Jag valde Beckholmen på grund av att omvandlingen där är aktuell och för att det finns många särskilda omständigheter för ön som gör planering komplex.

Eftersom syftet var att utvärdera planerna för Beckholmen behövde jag se dem ur olika perspektiv för att förstå betydelsen av dem. Författaren Robert K. Yin menar att fallstudier lämpar sig för att få en helhetsbild av nutida händelser (Yin 2003, s. 2). Vidare skriver Yin att en fallstudie lämpar sig för något som sker i nutid och för frågeställningar av typen ”hur?” och ”varför?”. Slutligen menar han att skillnaden mellan en historisk studie och en fallstudie är att förutom att granska dokument så använder sig fallstudien av direkt observation och intervjuer med personer som varit eller är involverade. Därför valde jag att göra en fallstudie över Beckholmen. Det här arbetet består av en dokumentgranskning, intervjuer och en analys av platsen som tillsammans gav underlag för att kunna utvärdera planerna för Beckholmen. Genom att relatera de konkreta planerna med resultatet av de valda metoderna utvärderade jag deras uppkomst och betydelse.

Dokumentgranskning

Jag granskade främst planeringsunderlag från Stadsbyggnadskontoret i Stockholm. Detta var för att förstå hur planerna såg ut och varför. I min dokumentgranskning valde jag ut de stycken där allmänhetens behov, påverkan och tillgänglighet nämns.

Platsanalys

För att förstå utgångspunkten för planerna gjorde jag en platsanalys av Beckholmen idag utifrån fem aspekter. De är inspirerade av Kevin Lynchs (1960, ss. 47,48) analysaspekter distrikt, gränser och landmärken och Jan Gehls (2010, ss. 58,59) skala av privata – offentliga platser. Jag valde aspekterna på grund av att de är svåra att avläsa i en befintlig karta över platsen men samtidigt viktiga för platsens attraktivitet.

- » Vad som upplevs offentligt, privat, halv-privat
- » Intressanta utblickar
- » Ljud
- » Sol- och vindutsatta lägen
- » Hur nära man kommer de olika husen

Intervjuer

Intervjuernas syfte var att ge information om planernas bakgrund och deras betydelse för de olika intressen som finns på ön. Intervjuerna hade semi-strukturerad karaktär eftersom jag ville ta reda på varför planerna såg ut på ett visst sätt. Enligt Madeleine Granvik² ger semi-strukturerade intervjuer utvecklade svar där den svarande får chans att uttrycka sig med egna ord och inte begränsas till att svara med endast svarsalternativ som ja eller nej.

Undersökande intervjuer kan göras kvantitativt eller kvalitativt (Trost 2010, ss. 25,26). Trost menar att kvalitativa intervjuer lämpar sig för ett mindre urval av svarspersoner och för en undersökning som syftar till att förstå och beskriva något. Kvantitativa intervjuer lämpar sig till undersökningar som har ett stort antal svarspersoner och där undersökningen går ut på att räkna eller mäta något (Trost 2010, ss. 25,26). Min undersökning syftar till att förstå resultatet av planeringsprocessen för Beckholmen, därför har jag valt att göra kvalitativa intervjuer med ett fåtal insatta personer.

Jag gjorde en längre intervju med Fredrik Blomqvist på Sjöhistoriska museet som arbetar med frågor som rör kulturhistoria och speciellt med fartygs-anknytning. Intervjun handlade om kulturarv generellt och om Beckholmen, därför är han angiven som källa både i bakgrunden och resultatet. Via mail har jag intervjuat Staffan Röberg, vd på Stockholms Reparationsvarv AB och planhandläggare Peter Lundevall på Stadsbyggnads-kontoret. På telefon har jag intervjuat Thomas Hellström, varvschef i Beckholmens dockförening. Av intervjuerna valde jag dels ut det material som gav nödvändig information för att förstå planerna och de inblandades intressen och dels det material där de svarande förmedlar sin syn på planerna.

Frågor till Fredrik Blomqvist på Sjöhistoriska museet:

- » På vilket sätt har du varit involverad i Beckholmen-projektet?
- » Kan du berätta om planerna för Beckholmen?
- » På vilket sätt tycker du Beckholmen ska vara tillgängligt för allmänheten?
- » Beckholmen är ett byggnadsminne i sin helhet, vill du berätta varför?
- » Hur tänker du som arbetar med sådana här frågor kring allmänhetens tillträde till kulturhistoriska miljöer?

² Madeleine Granvik forskare vid SLU, föreläsning den 9 april 2015

- » Varför anger inte byggnadsminnesföreskrifterna på vilket sätt ett byggnadsminne ska vara tillgängligt?
- » Vet du några exempel som liknar Beckholmen?
- » Vet du hur och varför Beckholmsslingan kom till?

Frågor till Peter Lundevall på Stadsbyggnadskontoret:

- » Är det någonting i den illustrationsplan som Sweco tog fram 2012 som du skulle vilja ha annorlunda?
- » Hur ser du på hur Stadsbyggnadskontoret i planprocessen tänkt på intresset för kulturhistorien på Beckholmen, hur det ska bevaras/utvecklas/tillgängliggöras?

Frågor till Staffan Röberg, vd på Stockholms reparationsvarv:

- » Tycker ni att de lagar och förordningar kring sjöfartssäkerhet som gäller idag är rimliga och relevanta för den verksamhet ni bedriver?
- » Är det möjligt för en allmän person att av rent intresse besöka er verksamhet/byggnaderna ni använder?
- » Får ni besök av intresserad allmänhet?
- » På vilket sätt påverkar allmänhetens närvaro på Beckholmen er verksamhet?
- » Får ni reaktioner eller synpunkter på er verksamhet här på Beckholmen?

Frågor till Thomas Hellström, varvschef på Beckholmens dockförening:

- » På vilket sätt skiljer sig er verksamhet från det kommersiella varvets?
- » Vilka verksamheter/maskiner har ni inom ert område som bedöms som riskfyllda?
- » Hur tror ni att Beckholmen kommer förändras i och med en omvandling? Vad betyder det för er verksamhet?
- » Tycker ni att de lagar och förordningar kring sjöfartssäkerhet som gäller idag är rimliga och relevanta för den verksamhet ni bedriver?
- » Är det möjligt för en allmän person att av rent intresse besöka er verksamhet?
- » Får ni besök av intresserad allmänhet? Iså fall : Vad är de intresserade av att se?
- » Vet du varför arbetet med en detaljplan över Beckholmen startades?

Avgränsning

Arbetet avgränsas geografiskt till Beckholmen och dess anslutning till Djurgården. Fokus i arbetet är planeringsskedet från år 1998 till år 2013 som hitintills mynnat i en sanering av ön mellan 2011-2012 men vars vidare planer ännu inte är utförda. För att förstå bakgrunden till dagens industri på Beckholmen beskrivs kortfattat historien kring de verksamheter som pågått där sedan 1600-talet. Jag har avgränsat mig till att undersöka hur man i planerna tänkt kring allmänhetens tillgänglighet. Det är den för mig mest relevanta aspekten eftersom den väcker många frågor, till exempel om hur kulturarv kan bevaras, vem har rätt att använda sjönära lägen och finns det någon plats för industrier i våra moderna städer. Att titta på flera aspekter som till exempel marksaneringen hade blivit ett för stort arbete. Jag valde att djupdyka i en aspekt och se den ur olika perspektiv.

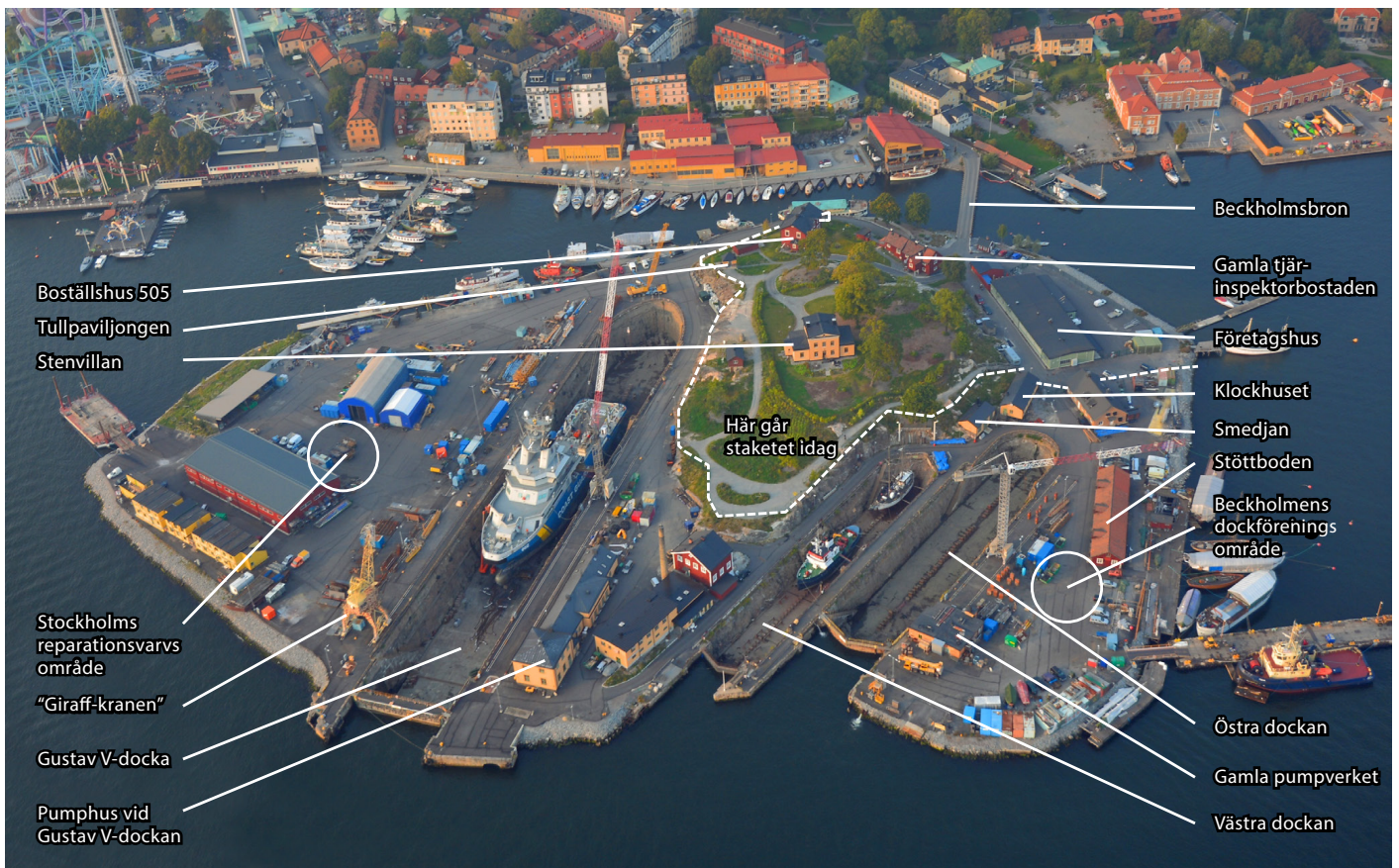
Begreppsprecisering

- » **Tillgänglighet** I det här arbetet har jag fokuserat på tillgänglighet i bemärkelsen en allmän persons tillträde till marken, möjligheten att kunna vistas på en viss plats. Det ska ske utan att göra något olagligt eller olovligt. Begreppet innefattar här inte aspekter som marklutning, räckan eller annat som påverkar tillgängligheten för människor med olika funktionsförmågor.

- » **Varvsverksamhet** Det är svårt att hitta en exakt beskrivning av vad varvsverksamhet är därför förtydligar jag min tolkning. Efter att ha observerat hur begreppet använts i dokumenten som rör Beckholmen så är min tolkning att det handlar om att reparera, underhålla och nyproducera olika typer av fartyg.

Resultat

Här redovisar jag resultatet av dokumentgranskning, analys och intervjuer. Först beskrivs bakgrunden till Beckholmens omvandling, därefter Swecos illustrationsförslag. Sist presenteras utvärderingen som innefattar de aspekter som påverkat resultatet för allmänhetens tillgänglighet.



*Flygfoto över Beckholmen. Inventeringsbild. Fotograf: Johan Fredriksson 2014
Bearbetning: Ru Winroth*

Bakgrund om Beckholmen

Beckholmen är en centralt belägen ö i Stockholms inlopp, och har en historia av varvsindustri sen 400 år tillbaka. Från 1600-tal till tidigt 1800-tal lagrades och tillverkades tjära och beck (en raffinerad produkt av tjära som bland annat används för tätning av båtskrov) på Beckholmen (Stadsbyggnadskontoret 2012b, s. 2). 1647 donerades ön av drottning Kristina till Stockholms stad och 1723 blev ön privatiserad av grosshandlarsocieteten men köptes tillbaka av staden 1918, varpå ön blev militär örlogsbas fram till år 1969 (Stadsbyggnadskontoret 2012a,

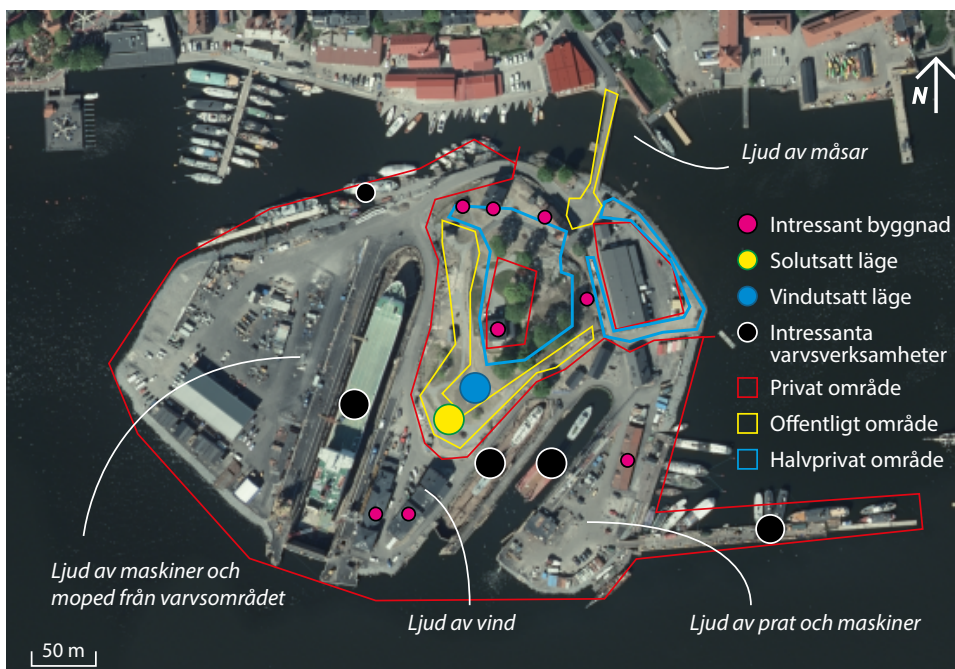
s. 8). Under militärens tid förorenades ön med bland annat kvicksilver³. Sedan militärens tillbakadragande har ön använts för både kommersiell och kulturhistorisk varvsverksamhet (Stadsbyggnadskontoret 2012b, s. 2).

Sedan 1965 har enskilda byggnader på Beckholmen varit byggnadsminnesmärkta och därmed skyddade enligt förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen. År 2007 beslutade regeringen om att utöka skydds-föreskrifterna att gälla även Beckholmen som helhet (Stadsbyggnadskontoret 2012a, s. 5). Ön är en del av den Kungliga Nationalstadsparken i vilken eventuella åtgärder inte får skada natur- eller kulturvärden, enligt miljöbalken (2009:55). Beckholmen ägs av staten men förvaltas sedan 1986 av Kungliga Djurgårdens förvaltning (Stadsbyggnadskontoret 2012b, s. 2).

Sedan i slutet av 90-talet har det pågått en planeringsprocess för att förnya Beckholmen och skapa förutsättningar för främst olika maritima verksamheter men också boende och allmänhetens tillträde (Stadsbyggnadskontoret 2012a, s. 1). Planeringsprocessen leds av Stadsbyggnadskontoret men är sedan 2013 vilande på begäran av Kungliga Djurgårdens förvaltningen enligt planhandläggaren Peter Lundevall⁴. Jag har från samtal med olika inblandade personer i projektet fått uppfattningen att planerna avbröts av den då nye ståthållaren på Kungliga Djurgårdens förvaltning.

På grund av den tjär- och bekkokning som pågått på ön och andra verksamheters utsläpp av miljögifter, upptäcktes det under planeringsprocessen att ön var starkt förorenad och att det under lång tid läckt ut miljögifter i Östersjön. Detta ledde till ett av de största saneringsprojekten i Sverige, som pågick 2011-2012 (Stadsbyggnadskontoret 2013, ss. 3,4).

Analys av Beckholmen idag



Analyskarta över Beckholmen. Källa: © Lantmäteriet, i2014/764

Bearbetning: Ru Winroth

³ Fredrik Blomqvist intendent på Sjöhistoriska museet, intervju den 24 april 2015

⁴ Peter Lundevall planhandläggare på stadsbyggnadskontoret, mail den 11 maj 2015

Idag är Beckholmen relativt till öns yta sett, en stängd ö för allmänheten. Stockholms Reparationsvarv AB, Beckholmens Dockförening och Stiftelsen Skärgårdsbåten är de som bedriver varvsverksamhet inom det inhägnade hamnområdet⁵. Hamnområdet är enligt en skylt vid stängslet avskärmat på grund av lagen (2004:487) om sjöfartsskydd. Den lagen är en utveckling av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 som syftar till att skydda hamnanläggningar och fartyg från *avsiktligt olagliga handlingar*.

Jag upplever vid en platsanalys den 22 april att endast brofästet och en del av promenadslingan på ön mitt är helt offentliga. De halv-privata områdena kännetecknas av att jag som gående är nära ett staket eller bostadshus, det känns inte helt bekvämt att vistas där på grund av närheten till ett privat område. Varvsområdet och företaget närmast brofästet är avskärmat med staket, de och området runt Stenmästarvillan på kullen upplever jag som helt privata. Det bästa solläget sammanstrålar med det blåsigaste området, på sydvästra delen av slingan. Från varvsområdena hördes upprepade maskinljud, en del prat och radiomusik. De intressanta utblickarna utgörs av dockorna, som är väldigt stora på den annars lilla ön, de äldre husen på ön, båtarna som ligger förtöjda eller dockade och utblickarna från ön mot Stockholms innerstad.

Swecos illustrationsförslag för Beckholmen

Lundevall berättar att Djurgårdens förvaltning anlitade Sweco som huvudkonsult i arbetet med förnyelsen av Beckholmen. Sweco arbetade fram flera idéförslag för Beckholmens omvandling, nedan syns det illustrationsförslag som jag har granskat och som är daterat 2012-03-14 (Sweco 2012, s. 11).



Bildkälla: Sweco Architects, publiceras med vänligt tillstånd av Roger Eriksson. Swecos förslag för Beckholmens utveckling. Förslaget är inte färdigbearbetat och har inte varit på samråd och inte heller vunnit laga kraft. (Stadsbyggnadskontoret 2013)

⁵ Thomas Hellström varvschef i Beckholmens dockförening, telefonsamtal den 19 maj 2015

Beskrivning av förslaget

Brofästet

Tillträde till ön sker som tidigare via bron från Djurgården (Sweco 2012, s. 2). Förslaget visar vidare att det från brofästet finns två alternativa vägar för allmänheten, västerut via promenadslingan eller österut på en träbrygga längs vattnet.



Utsnitt av Swecos illustrationsbild: Brofästet

Östra delen med Beckholmens dockförening

Gränsen mellan verksamhetsområdet och en allmän bryggkaj gestaltas i Swecos förslag med en historiskt kopplad utformning av förrådsbyggnader och ett träplank (Sweco 2012, s. 3).

Vid bryggkajens mitt föreslås i förslaget ett bryggstorg, där kommersiell båttrafik tillfälligt kan stanna för på- och avstigning (Sweco 2012, s. 3). Bryggan fortsätter längs vattenbrynet till en ponton vid den södra udden och längs bryggan har Beckholmens dockförening sin verksamhet som är intressant för allmänheten att ta del av (Sweco 2012, s. 4). Enligt förslaget ska det av säkerhetsskäl gå att stänga av dockföreningens brygga vid behov. Ett exempel på varför Beckholmens dockförening har stängsel kring sin verksamhet är en träsåg, som utgör en säkerhetsrisk för allmänheten och som samtidigt är kulturhistoriskt intressant. Därför är det södra verksamhetsområdet omgärdat av stängsel med insyn så att allmänheten kan följa aktiviteterna innanför (Sweco 2012, s. 4).



Utsnitt av Swecos illustrationsbild: Östra delen

Promenadslingan på centrala ön

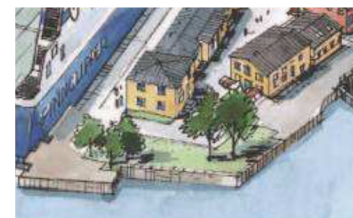
Den befintliga promenadslingan finns med även i Swecos förslag (2012, ss. 6,7). Den går runt öns centrala höjd med Stenvillan som är högsta punkt på ön. Det som är nytt i förslaget mot hur det ser ut på platsen idag är att det går att nå Bryggstorget på öns östra sida via en trappa och en träspång. Träspången som ger allmänheten en överblick över dockområdet.



Utsnitt av Swecos illustrationsbild: Promenaden

Udden mellan dockorna

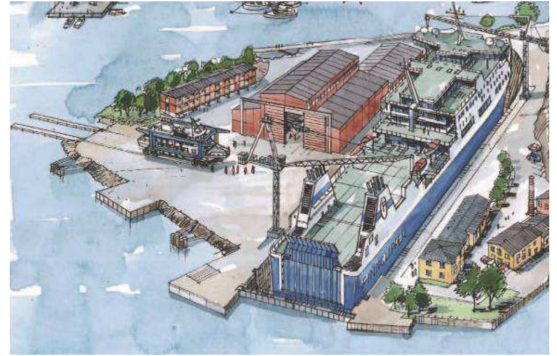
Under planeringsprocessen har udden mellan den västra dockan och Gustav V-dockan diskuterats som en utviklingsplats för allmänheten, men i förslaget blir platsen en del av varvsområdet. Sweco hänvisar till de lagar som finns idag angående säkerhet som förhindrar möjligheten att ha platsen öppen för allmänheten. Detta på grund av att platsen ligger intill Gustav V-dockans port och det gör att olycksfallsrisken blir för stor (Sweco 2012, ss. 6,7).



Utsnitt av Swecos illustrationsbild: Udden

Västra delen

Här ligger det kommersiella varvet och området är helt avstängt för allmänheten. Några större varvshallar utgör ett skydd mot buller för de intilliggande bostäderna på Djurgården tvärs över Beckholmsundet (Sweco 2012, s. 7). Den befintliga nordliga kajen inom varvsområdet finns kvar i förslaget och används för arbeten inuti båtarna (Sweco 2012, s. 10).



Utsnitt av Swecos illustrationsbild: Västra delen

Byggnaderna

Alla byggnadsminnesmärkta byggnader föreslås bevaras i sin nuvarande form. Stenvillan på öns höjd föreslås få en mer publik användning än den nuvarande som bostad, på grund av störningar från varvsverksamheten och placeringen i den allmänna parken (Sweco 2012, s. 13).

Utvärdering av illustrationsförslaget

Här följer avsnittet där jag utvärderar varför förslaget ser ut som det gör och vilka konsekvenser det får och det gör jag utifrån metoderna intervjuer, dokumentgranskning och analys som ingår i min fallstudie.

Allmänhetens intresse av Beckholmen

Utifrån de dokument jag har granskat kan man sammanfattningsvis säga att det i planeringsunderlagen nämns två aspekter som bidrar till varför allmänheten skulle ha ett intresse av att besöka Beckholmen. Den första aspekten är att Beckholmen är av riksintresse för kulturmiljövården och är ett byggnadsminne i sin helhet. Den andra aspekten är att Beckholmen är en del av den kungliga nationalstadsparken som är en plats för rekreation och kultur. I planerna lyfts dessa aspekter men det som konkret tas upp som motivering till den ökade tillgängligheten i förslaget är allmänhetens intresse av kunna ta del av de aktiva varvsverksamheterna på ön. Sweco skriver:

En konflikt finns i viljan att ha en fungerande varvsverksamhet på Beckholmen samtidigt som allmänheten har ett intresse av tillträde till densamma.

Utgångspunkten för utredningen har varit att varvsverksamheten i sig utgör det allmänna intresset och grunden för byggnadsminnet. (Sweco 2012, s. 2)

Beckholmen är, på grund av sin historiska betydelse för industri-, handels- och sjöfartsutvecklingen i Stockholm, en del av riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården (Stadsbyggnadskontoret 2012b, s. 3). Lundevall⁶ berättar om att riksintressen bör skyddas från sådant som kan skada kulturmiljön och att Beckholmen är en värdekärna i riksintresset med sina unika industrimiljö. Dessutom, fortsätter Lundevall, bidrar öns placering vid stadens vattenfront till riksintresset. Byggnadsminnesmärkningen av Beckholmen från 2007 innebär att ön och en del av byggnaderna går under speciella skyddsföreskrifter som regeringen beslutat om (Stadsbyggnadskontoret 2012a, s. 5). Till exempel anges det i skyddsföreskrifterna att marken, träden och byggnaderna ska vårdas på ett sådant sätt att de inte förfaller eller att det kulturhistoriska värdet minskar. Öster

⁶ Peter Lundevall planhandläggare på stadsbyggnadskontoret, mail den 11 maj 2015

om Gustav V docka ska miljön skötas så att varvsverksamheterna kan fortsätta. Enligt Lundevall⁷ är det viktigt att:

...tillsammans med bland annat riksantikvarieämbetet som bevakar det statliga byggnadsminnet att utveckla och skydda de kulturhistoriska värdena. Det gäller hur höga och omfattande de nya byggnaderna kan tänkas vara, befintlig bebyggelses skyddsbestämmelser, värnande av kullens karaktär med mera.
(Peter Lundevall)

Blomqvist⁸ menar att byggnadsminneslagstiftningen är en undantagslagstiftning, som gäller för några få saker man valt att peka ut. Angående varför Beckholmen är ett byggnadsminne i sin helhet berättar Blomqvist om att det är på grund av att två av Sveriges äldsta torrdockor från 1800-talet finns där och för att det varit både civilt och militärt område.

Beckholmens dockförening driver det kulturhistoriska varvet. Tomas Hellström⁹, föreningens varvschef, berättar att de i grunden är en sektion av Sveriges Seglarfartygsförening, som är riksorganisationen för bevarande av segelfartyg. Förslaget ger en ökad tillgänglighet för allmänheten längs bryggan vid Dockföreningens mark på grund av att deras verksamhet är av allmänt intresse (Sweco 2012, s. 4). Det är alltså den kulturhistoriska verksamheten som är av allmänt intresse vilket har beaktats i förslaget.

Beckholmen är en del av den kungliga nationalstadsparken på Djurgården, som är ett välbesökt rekreativt område för turister och stockholmare på grund av dess landskap, byggnader och de kulturetablissemang som finns där. På grund av de rekreativt värden Beckholmen har finns det ett stort allmänt intresse av planerna för Beckholmen (Stadsbyggnadskontoret 2012a, s. 6). I förslaget får kullen en allmän parkkaraktär där besökare via promenadslingan kan blicka ut över verksamheterna i öns tre dockor och Stockholms inlopp. Även här anges främst möjligheterna att blicka ut över verksamheterna som motivering.

Promenaden på kullen finns på Beckholmen idag, den uppfördes redan under planarbetets gång och innan Sweco gjorde förslaget som jag har granskat (Stadsbyggnadskontoret 2012b, s. 5). Hellström¹⁰ framhäver att promenaden inte är tillräcklig, eftersom det inte skapas några möten med besökare som verksamheten är beroende av. Han säger:

Det finns en kluvenhet mellan att säga att ön har öppnats för allmänheten med en promenadslinga därför att samtidigt som man har man stängt av hela varvsdelen på ön. Vi som arbetar med kulturbevarande måste ha en direktkontakt med allmänheten, vi måste ju hitta stöd där och kunna visa att det vi gör är spännande och intressant. (Thomas Hellström)

Jag frågar Staffan Röberg och Thomas Hellström om det går att besöka deras verksamhet. *Undantagsvis efter överenskommelse då vi inte har någon klar plan eller rutin för besökare. Vi hänvisar tillsvidare allmänheten till att beskåda varvet ifrån berget på öns mitt* säger Röberg¹¹. Han säger också att de får besök via promenadslingan av människor som är intresserade av att titta på varvet och

⁷ Peter Lundevall planhandläggare på stadsbyggnadskontoret, mail den 11 maj 2015

⁸ Fredrik Blomqvist intendent på Sjöhistoriska museet, intervju den 24 april 2015

⁹ Thomas Hellström varvschef i Beckholmens dockförening, telefonsamtal den 19 maj 2015

¹⁰ Thomas Hellström varvschef i Beckholmens dockförening, telefonsamtal den 19 maj 2015

¹¹ Staffan Röberg via mail den 8 maj 2015

fartygen. Hellström¹² berättar att det inte är öppet för allmänheten men att om man tar kontakt så går det att ordna ett besök, men att *Det sker ytterst sällan, och det är det som är så tråkigt* säger Hellström. Han säger att stockholmarna inte kan ta del av och stödja den kulturinriktade varvsverksamheten när den sker bakom stängda dörrar och att även om promenadslingan på höjden tillåter insyn på området så öppnar den inte för möten mellan verksamheten och allmänheten.

Utifrån förslaget är tillgängligheten till de enskilda byggnadsminnesmärkta byggnaderna Stöttboden och Klockhuset större än tidigare i och med att besökare kommer närmare husen än förut, med den nya bryggan i öster och gångbron från kullen till bryggtorget. Följande byggnadsminnesmärkta byggnader ligger innanför varvsområdet och är därmed (förutom i undantagsfall om man ordnar ett besök) inte åtkomliga för besökare utan kan bara beskådas från utsidan av staketet: Gamla Pumpverket, den Östra och Västra dockan och Gustav V-docka, Pumphuset vid Gustav V-dockan, Stöttboden, Smedjan och Klockhuset.

Fredrik Blomqvist¹³ berättar om hur tillgängligheten såg ut på Beckholmen för några år sen.

När jag var nyinflyttad till Stockholm så vet jag att vi var ute på Beckholmen och blev fascinerade över hur man kunde promenera runt på en industrimiljö, man kunde ju gå ut och stå mer eller mindre på dockportarna utan att bli hindrad, säg att det är 10-15 år sen och samtidigt så... Det kan man ju se som en slags fördel men det var ju också nästan lite fascinerande, du kan ju inte gå in på en industritomt på det sättet. (Fredrik Blomqvist)

Vägen fram till förslaget

Det finns idag ingen detaljplan för Beckholmen utan det är områdesbestämmelser från 1989 som reglerar nybyggnationer och bevarar kulturhistoriskt värdefulla miljöer i området (Stadsbyggnadskontoret 2012b, s. 4). Thomas Hellström¹⁴ berättar att planarbetet startade därför att det saknades en detaljplan, vilket var rätt exceptionellt vid den tiden. Han säger att det var nödvändigt att ta fram riktlinjer för framtiden då det både fanns intressen som ville bygga hotell på Beckholmen och intressen som ville bevara dockorna i kultursyfte. När det kommersiella varvet kom in i bilden menar Hellström att exploateringstrycket ökade för Beckholmen. Han berättar också att när Stockholms Sjögård bildades var de aktiva i att stödja både de kommersiella och kulturella varvsverksamheterna. Fredrik Blomqvist¹⁵ beskriver Stockholms Sjögård som en ideell paraplyorganisation för föreningar och småföretag som har med sjöfart och varv i Stockholm att göra.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 1998 att ett planarbete för Beckholmen skulle starta (Stadsbyggnadskontoret 2012b, s. 5). Blomqvist berättar att i samband med det begärde Kungliga Djurgårdsförvaltningen att Stockholms Sjögård skulle hålla i ett antal diskussionsträffar kring medlemmarnas framtidsvisioner för verksamheterna. Där deltog Blomqvist som en del av Statens maritima museers (den museimyndighet som Sjöhistoriska museet ingår i) adjungerande post i Stockholms Sjögård (alltså en post utan rösträtt och mer

¹² Thomas Hellström varvschef i Beckholmens dockförening, telefonsamtal den 19 maj 2015

¹³ Fredrik Blomqvist intendent på Sjöhistoriska museet, intervju den 24 april 2015

¹⁴ Thomas Hellström varvschef i Beckholmens dockförening, telefonsamtal den 19 maj 2015

¹⁵ Fredrik Blomqvist intendent på Sjöhistoriska museet, intervju den 24 april 2015

fungerade som en diskussionspartner). Vid ett samråd år 2000 prövades två alternativ, det ena med fortsatt kommersiell varvsverksamhet på Beckholmen och det andra med mer begränsad verksamhet. I båda alternativen fanns planer på bostäder norr om Beckholmssundet (Stadsbyggnadskontoret 2012b, s. 5). Blomqvist¹⁶ berättar att från deras perspektiv sågs bostadsplanerna som ett hot mot varvsverksamheterna på Beckholmen.

2004 beslutade Stadsbyggnadsnämnden att bostadsplanerna utgår, och att inriktningen för Beckholmens planarbete ska vara en blandning av kommersiell varvsverksamhet och sjöfartsanknutna verksamheter med kulturhistorisk koppling (Stadsbyggnadskontoret 2012b, s. 5).

Varvsverksamheterna prioriteras i planerna

Varvsindustrin prioriteras på många sätt i planerna över Beckholmen och det finns många anledningar till varför. Beckholmen är viktig för den regionala sjöfarten, de närmsta andra reparationsvarven ligger i Åbo och Oskarshamn dit mindre fartyg inte får gå eftersom det medför risker att gå på öppet vatten (Stadsbyggnadskontoret 2012b, s. 1). För de kulturhistoriskt värdefulla fartyg som finns i Stockholmsområdet är dockningsmöjligheterna på Beckholmen avgörande för att de på sikt ska kunna finnas kvar (Stadsbyggnadskontoret 2012b, s. 3). Stockholms stadsmuseum framhäver att ön sedan 1600-talet har varit viktig för Stockholms sjöfart, det finns byggnader bevarande från flera tidsperioder och dockorna är ett exempel på Nils Ericsons svenska ingenjörskonst (Backlund & Wannberg 2012, s. 1). De skriver också om hur öns aktiva funktion bidrar till kulturvärdet.

Holmen är fortfarande ett aktivt verksamhetsområde vilket i hög grad bidrar till den starka upplevelsen av historisk kontinuitet. (Backlund & Wannberg 2012, s. 1)

Att det för kulturarvet är värdefullt med den historiska kontinuiteten medför att den kommersiella varvsverksamheten betraktas som en del av bevarandet. Blomqvist framhäver varvets och dockornas betydelse för dagens sjöfart men också för de fartyg som är på väg att bli kulturhistoria.

Säkerhetsaspekterna

Både i dagsläget och i Swecos förslag är varvsområdet stängt för allmänheten på grund av säkerhetsskäl (Stadsbyggnadskontoret 2012b, s. 6). Fredrik Blomqvist¹⁷ säger:

...under tiden jag har jobbat så har de stora stängslen kommit upp där och de stängslen beror ju på sjöfarten och lagstiftningen efter terrordåden i New York. Det är internationella överenskommelser som gör att hamnmiljöer idag har andra säkerhetsföreskrifter som gäller. (Fredrik Blomqvist)

Angående de lagar som rör hamnverksamhet berättar Staffan Röberg¹⁸ att de är relevanta för deras verksamhet: *allmänheten måste hållas åtskild från fartygen och verksamheten. Hellström¹⁹ säger Vi lyder under samma lagar som alla medborgare, det är lika för en ideell förening som för ett kommersiellt företag.*

¹⁶ Fredrik Blomqvist intendent på Sjöhistoriska museet, intervju den 24 april 2015

¹⁷ Fredrik Blomqvist intendent på Sjöhistoriska museet, intervju den 24 april 2015

¹⁸ Staffan Röberg vd Stockholms Reparationsvarv AB, mail den 8 maj 2015

¹⁹ Thomas Hellström varvschef Beckholmens dockförening, telefonsamtal den 19 maj 2015

Han anser däremot inte att det på deras verksamhetsområde finns någon risk för allmänheten, men att det är bra att sågen hålls avskild då den kan vara en fara.

Den verksamhet vi bedriver har vi inte betraktat som riskfylld för omgivningen. Vi har i 20 år haft en öppen verksamhet och det är vårt mål"... "Det kommersiella varvet har kunder internationellt och då måste det vara inhägnat och ha en vakt. Vårt område omfattas av den lagen. Västra dockan ligger emellan Gustav V-dockan och östra dockan, därför måste vi passera reparationsvarvets tomt. De har gjort en kompromiss så halva vårt område ska bli öppet och halva inhägnat. (Thomas Hellström)

På grund av att det kommersiella varvet använder den östra dockan och dockföreningen använder den västra, korsar de varandras områden och därför gäller samma säkerhetsregler trots att riskerna verkar skilja sig åt mellan verksamheterna.

(EG) nr 725/2004 som är anledningen till att området är inhägnat, är ett dokument på 86 sidor som i sin tur hänvisar till andra förordningar och konventioner. Att granska det ligger utanför ramarna för det här arbetet och min kompetens.

I illustrationsförslaget har man å ena sidan tagit hänsyn till allmänheten och verksamheterna genom att hålla varvsområdet stängt av säkerhetsskäl. Å andra sidan så bidrar det faktum att varvsverksamheterna är avskilda till att allmänheten har begränsade möjligheter att förstå, ta del av och stödja de inhägnade verksamheterna. Både Thomas Hellström²⁰ och Staffan Röberg²¹ uttrycker vikten av att få stöd från allmänheten för sina verksamheter. Röberg berättar om att folk ofta reagerar positivt efter att ha besökt ön och att *de flesta som är insatta i situationen kring den försvinnande varvsnäringen i Sverige är mycket positiva till att det finns ett väl fungerande varv mitt i Stockholm*. Röberg berättar vidare om hur allmänhetens närvaro påverkar verksamheten positivt.

Det skapar förståelse för varvsnäringen och hur viktig denna industri är för infrastrukturen kring kommersiell sjöfart och kulturfartygen. Vi ser gärna att den kan fortsätta då större opinion bildas för verksamheten. (Staffan Röberg)

Sammanfattning

Av utvärderingen har jag kommit fram till att det är de aktiva varvsverksamheterna som i förslaget lyfts som anledningen till allmänhetens ökade tillträde till Beckholmen. En stor del av byggnadsminnet Beckholmen är idag otillgängligt för allmänheten och så blir det också i framtiden enligt förslaget från Sweco, på grund av säkerhetsregler. Av den här undersökningen framgår att säkerhetsregler och lagar har en stark påverkan på tillgängligheten till Beckholmen. Av undersökningen framgår det att varvsverksamheterna har en positiv syn på att integrera med allmänheten, men det kommersiella varvet uttrycker inte samma beroende av allmänhetens stöd som det kulturhistoriska.

²⁰ Thomas Hellström varvschef i Beckholmens dockförening, telefonsamtal den 19 maj 2015

²¹ Staffan Röberg vd Stockholms Reparationsvarv AB, mail den 8 maj 2015

Diskussion

Fokus för bevarandet av det kulturhistoriska Beckholmen ligger i Swecos förslag i dess funktion som levande varvsmiljö. Braae (2015, ss. 75,76) skriver om ”det nya arvet”, det som innebär att idag är bevarandet av en plats eller byggnad oftare funktionsinriktat än inriktat på att bevara ett objekt. Hon lyfter Faircloughs tankar om att det inte behöver innebära samma funktion som tidigare utan den som ger mest förhöjda och sociala värden. Beckholmen bevarar i förslaget sin funktionen som varvsö, vilket det finns goda förutsättningar för. Detta på grund av det regionala behovet av varv och för att ön med de tre torrdockorna har rätt fysiska förutsättningar för att fortsätta som varvsö. Hellström²² uttryckte att när planarbetet startade fanns det olika utvecklingsalternativ för Beckholmen, bland annat hotellplaner. En sådan utveckling skulle enligt Braae kunna innebära att platsen bevaras men med en ny funktion, frågan är om det skulle ge förhöjda och sociala värden.

Förslaget ger ön delvis en ändrad funktion då det finns mer förutsättningar för besökare i och med bryggan i öster och parken på öns höjd. Naturvårdsverket (2015) skriver om att utmaningen med miljömålet ”Hav i balans samt levande kust och skärgård” är att hållbart reglera människans påverkan i kustmiljöer så att rekreation och kulturarv kan finnas kvar (Naturvårdsverket 2015). De delar av förslaget som öppnar för allmänheten kan å ena sidan genom ett ökat besöksstryck slita på kultur- och rekreationsmiljön och å andra sidan skapa ett stöd för varvsverksamheterna och ge ett ökat intresse för den kulturhistoria ön utgör. Eftersom Beckholmen är både en plats för rekreation, kulturarv och varvsindustri bör det finnas en hållbar balans mellan dessa intressen så att natur och kulturmiljö bevaras.

(Braae 2015, s. 70) tar upp att bevarande kan ske på olika sätt för att skapa olika bilder av oss själva och vår historia. Hon menar att idag ses även sånt som kan upplevas obekvämt, till exempel militära anläggningar, som bevarandevärt. Enligt Naturvårdsverket (2015) så kommer de flesta giftiga utsläppen i naturen från tidigare industrier. Beckholmen var tidigare väldigt förorenad av de olika verksamheter och sanerades därför 2011-2012 (Stadsbyggnadskontoret 2013, ss. 3,4). Swecos förslag tar inte upp den gjorda saneringen, det finns inga kopplingar om öns historia av föroreningar, den ”smutsiga” industrihistorien som ledde till sanering. Eftersom industrier är en del av vår kulturhistoria, är föroreningarna de fört med sig också det, och det kan vara värt att poängtera. Den industriella EKA-parken i Bengtsfors (EKA Miljörum u.å.) är ett exempel på bevarande som lyfter fram de negativa följderna av industrialismen på 1800-talet som också är en del av vår historia.

Vid sanering av förorenade platser görs först en riskbedömning för att bestämma saneringens omfång (Naturvårdsverket 2015). Det har förmodligen gjorts en sådan även för Beckholmen och då bestämdes antagligen vad marken skulle kunna användas till efter saneringen. Hellström²³ spekulerar kring hur saneringen kan ha påverkat markanvändningsplanerna:

²² Thomas Hellström varvschef i Beckholmens dockförening, telefonsamtal den 19 maj 2015

²³ Thomas Hellström via telefonintervju den 19 maj 2015

Min uppfattning är man dammsugit 100 % av jorden men det är möjligt att man lagt nivån så att det inte funkar för bostäder eller sandlådor för småbarn, det blir nog ingen ekologiskt tomatodling här. (Thomas Hellström)

I och med att kulturminneslagen (1988:950) inte tar upp hur byggnadsminnen ska vara tillgängliga för allmänheten behöver detta inte beaktas i planeringen av nya åtgärder om inte de specifika skyddsföreskrifterna tar upp detta. Enligt Blomqvist²⁴ verkar detta främst ha att göra med byggnadsminnets ursprungliga funktion, då till exempel Sjöhistoriska museet alltid haft samma tillgängliga funktion blir det en del av bevarandet. Det finns alltså inget i lagstödet som förespråkar tillgänglighet till kulturminnen som inte tidigare varit tillgängliga. På det sättet är Beckholmen ett speciellt exempel eftersom andra aspekter så som dess placering i Nationalstadsparken motiverar tillträde till platsen. Blomqvists exempel på Lindarängens flyghangar som är så väl skyddad att den inte ens syns utifrån väcker frågor om vad det innebär att bevara något och för vem, för att det ska hållas intakt eller informera om en historia? Braae (2015, s. 70) skriver om att första gången ett industriminne fick hög kulturhistorisk status var 1994. Det var inte så länge sen man började betrakta industrihistoria som kulturarv. Utvecklingen fortsätter och om vi ska ha ett industriellt kulturarv som speglar vår tids industri- och företagsverksamheter om några år, måste levande industrier få stöd att kunna verka i våra städer idag.

Enligt både Hellström²⁵ och Röberg²⁶ uppstår det sällan möten mellan allmänheten och verksamheten, på grund av att de hålls åtskilda. ESPO (2010, s. 7) menar att hamnar ska öppna upp och visa sin verksamhet för att integrera sociala aspekter och öka det allmänna stödet för hamnverksamheter. Det är säkerhetsaspekterna som är den största begränsade faktorn för att detta ska vara möjligt på Beckholmen.

Cheung & Tang (2015, s. 231) skriver att politiker har en mer ekonomisk syn på hur vattennära områden bör utvecklas än vad allmänheten har. Den är istället inriktad på positiva sociala aspekter. Genom den här fallstudien har jag fått uppfattningen om att de inte behöver vara motsatser utan kan samverka. Som Alzén skriver att industri och kultur innan 1960-talet sågs som varandras motsatser, så är det kanske idag fast med industri och positiva sociala och rekreationella aspekter. Braae (2015, s. 86) skriver om att nedlagda industrier kan locka människor med sin informella karaktär om de görs tillgängliga. Går det att tillgängliggöra industrier utan att lägga ner dem? Enligt planerna över Beckholmen står säkerhetsregler i vägen för en total tillgänglighet, men på grund av de kulturhistoriska varvsverksamheten har ändå allmänheten i planerna fått en ökad tillgänglighet, dock inte till de kommersiella verksamheterna som ju är morgondagens industriella arv. Braae (2015, s. 90) tar upp Emsherparken i Tyskland som ett exempel på hur ett otillgängligt industriområde öppnats och förvandlats från samhällets baksida till en framsida. Tänk om det skulle gå att göra en aktiv industri till en framsida staden vill visa upp? På ett sätt kan man säga att planerna för Beckholmen innebär just att visa upp varvsindustrin som något staden är stolt över. I och med att varvsverksamheterna får behålla sin plats

²⁴ Fredrik Blomqvist intendent på Sjöhistoriska museet, intervju den 24 april 2015

²⁵ Thomas Hellström varvschef i Beckholmens dockförening, telefonsamtal den 19 maj 2015

²⁶ Staffan Röberg vd Stockholms Reparationsvarv AB, mail den 8 maj 2015

på ön i Stockholms inlopp syns de från många håll, men kanske blir det ändå inte samhällets framsida när människorna i samhället inte är en del av den.

Metoddiskussion

För att kunna utvärdera resultatet av en planprocess måste den vara transparent. Visa delar av Swecos förslag har varit svåra att härleda, kanske för att det har varit många iblandade med olika intressen och att alla dokument rörande processen inte är offentliggjorda. Processen har också pågått under en lång tid vilket kan bidra till detta. På grund av detta tror jag inte att jag har kunnat undersöka alla aspekter med det djup jag hade hoppats och som hade gjort resultatet tydligare.

Målet med intervjuerna var att göra semi-strukturerade intervjuer med planerare och beställare av Beckholmen-projektet. Många av de involverade personerna gick inte att intervjua på grund av att de bytt arbetsplats, pensionerats eller helt enkelt inte ville eller hade tid att prata. De intervjuerna jag gjorde utfördes också på olika sätt vilket påverkade svaren och därmed resultatet. Jag kontaktade i flera omgångar Sweco utan framgång. Swecos förslag har rimligtvis utgått ifrån den beställningen som Kungliga Djurgårdens förvaltning utformade till Sweco. Det har jag inte kunnat ta del av då ingen från förvaltningen har velat svara på mina frågor.

Fallstudiemetoden den öppnar för en bred syn på ett fenomen. På grund av att många av de insatta personerna inte gick att intervjua, och att mer djupgående dokument kring Beckholmen inte gick att få tag på var fallstudie en nödvändig metod för att bit för bit få en bild över vad som hänt och varför. Vid utvärderingen av planerna för Beckholmen hade det hjälpt att formulera en mall eller checklista, det hade kunnat konkretisera resultatet bättre.

Avslutning

Det här arbetet ger en inblick i att bevara och tillgängliggöra levande industrier med kulturhistoriska kopplingar. Det väcker frågor om vilken plats industrier har i våra städer idag? Kan kulturhistoriska industrimiljöer åter få en funktion som levande industrier eller kommer de fortsätta utvecklas mot andra användningar? Hur kommer vi se på morgondagens kulturhistoriska industrimiljöer när vi på grund av otillgängligheten inte har en relation till dem idag? Hur kan en tillgänglig industri gestaltas?

Hamnindustrier har enligt ESPO (2010, s. 7) intresse av att utveckla den sociala integrationen med allmänheten och miljön den befinner sig i. Mitt arbete har visat att allmänheten och industrier kan integrera och ha ett intresse av varandra men för att de ska närma sig varandra fysiskt krävs det en hantering av de säkerhetsregler som ofta finns för den typen av anläggningar.

Kulturmiljöer kan bevaras på olika sätt men att behålla miljön aktiv kan vara ett sätt att behålla industrier i staden och att tillgängliggöra kulturhistoria till allmänheten.

Jag tror att landskapsarkitekten med sin helhetssyn på miljöer kan ha en roll att spela i bevarande av industrimiljöer framöver.

Referenser

- Alzén, A. (1996). *Fabriken som kulturarv*. Stockholm/Stehag: Bruno Östlings Bokförlag Symposion.
- Backlund, A.-C. & Wannberg, E. (2012). *Underlag för behovsbedömning för detaljplan för Beckholmen (Djurgården 1:38 m.m.) i stadsdelen Djurgården, Dp 2012-03 013-54*: Stockholms Stadsmuseum
- Boverket. (2014). Friluftsliv och Rekreation.
<http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/uppdrag/avslutade-uppdrag/folkhalsa-och-fysisk-aktivitet/friluftsliv-och-rekreation/> [2015-06-01]
- Braae, E. (2015). *Beauty Redeemed: Recycling post-industrial landscapes*. Basel: IKAROS Press. Risskov & Birkhäuser Verlag.
- Cheung, D. M-w. & Tang, B-s. (2015). *Social order, leisure, or tourist attraction?* The changing planning missions for waterfront space in Hong Kong. *Habitat International*, 47, ss. 231-240.
- EKA Miljörum. (u.å.). <http://www.ekamiljorum.se/> [2015-05-27]
- European Sea Ports Organisation. (2010). *Code of Practice on Societal Integrations of Ports*. Bryssel: European Sea Ports Organisation.
- Gehl, J. (2010). *Life between buildings: Using Public Space*. 6.uppl., Skive: Arkitektens Forlag. The Danish Architectural Press.
- Karlsson, J. (2014). Byggnadsminnen.
<http://www.raa.se/kulturarvet/byggnader/byggnadsminnen/> [2015-05-20]
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. United States of America: M.I.T. Press.
- Naturvårdsverket (2015). Förorenade områden.
<http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Mark/Fororenade-omraden/>,
<http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Fororenade-omraden/> [2015-05-24]
- Pettersson, N. (2006). *Svenska industriminnen*. Huskvarna: Riksantikvarieämbetet
- Stadsbyggnadskontoret. (2012a). *Detaljplan för Beckholmen: Redovisning av miljökonsekvenser: Underlag för samråd med länsstyrelsen*. Stockholms stad.
- Stadsbyggnadskontoret. (2012b). *Startpromemoria för planläggning av Beckholmen i stadsdelen Djurgården*. Stockholms stad.
- Stadsbyggnadskontoret. (2013). *Ställningstagande inför samråd och remiss med anledning av parallella uppdrag för ny varvsbyggnad på Beckholmen*. Stockholms stad.
- Sweco. (2012). *Diskussionsunderlag för illustrationsplan Beckholmen*. Stockholm: Sweco Architects AB
- Trost, J. (2010). *Kvalitativa intervjuer*. Lund: Studentlitteratur.
- Yin, R. K. (2003). *Case study research: design and methods*. United States of America: Sage Publications